

サンライズ運送株式会社 月次研修 資料

トラックの構造上の特性

貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針(国土交通省告示第1366号)に準じた内容

2025年6月3日

ProdeCube

研修で田村さん曰く

トラックの形状は「四角くて大きくて見えにくい」以上に「死角が多くて見えない箇所が多い」です

ひゃあ

バツ

でもトラックでしか見ることができない視界は優越感を感じること!

細木さん曰く

ただそこで王様・殿様気分になるのはNG!

大きなトラックは、高価なトラックで高額な商品の輸送を任されるトラックドライバー

高いプライドを持ちつつ腰と頭は低くしながらハンドルを握るべきですよ

周囲よりも先に停まって進路をゆずるくらいがちょうど良いのよ!

どうぞ ありがとう

大きなトラックは、高価なトラックで高額な商品の輸送を任されるトラックドライバー

高いプライドを持ちつつ腰と頭は低くしながらハンドルを握るべきですよ

ドン!

想像を超える値段の商品を運ぶことも!

乗用車とは比較にならないほど高額!

かっこいいけど乗用車よりも気を使うのよね...

トラックの構造上の特性については解説ページで

トラックドライバー日記

「安全・安心」に欠かせない取り組みを、サンライズ運送に勤めるスタッフたちそれぞれのエピソードを通じて紹介。

第39話

「車長・車高・車幅」の大きさ、イメージできていますか?

ある日の仕事終わりー

綾瀬さん 佐藤さん

おつかれさまです

おつかれさまです!

あーこれが鈴木さんご自慢の新車ですね!

えへへ 子ども達が二人とも小学生になったので思い切って買い替えました

マイカーを 見ていると その人の人柄が見えてきますね

たしかに! 例えば 速水先輩の車はいつもビカビカ!

アウトドア好きの進藤さんは4WDでキャンプ仕様ですね

でもそれ以外の人は... 比較的 小さい車が多いような

わたしの...

け: 決して 燃費や維持費をケチってるんじゃないですよ!

いつも仕事で大きな車に乗って 気を使っているし 思って!

ハハハ

たしかに 大きなトラックの運転は「長さ・幅・高さ」のすべてで 気を使いますよね

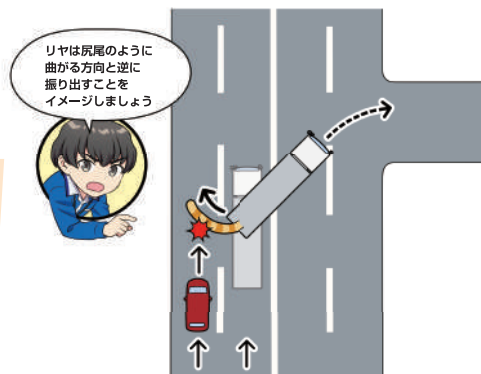
プライベートは お気楽にーと

なでなで

「車長・車高・車幅」の大きさ、イメージできていますか？

右折時は尻尾をイメージ!?

右折時は、自車に尻尾が付いているとイメージしてみましょう。左に曲がろうとすれば尻尾は右に振り出し、右に曲がろうとすれば左に大きく振り出します。それを理解した上で、ミラーで確認しながら右左折を行いましょう。



右折時:
前方と右側、ミラーで左後方も確認

左折時:
前方と左側、ミラーで右後方も確認

マンガ制作: ad-manga.com

もしあなたの肩幅が2倍3倍の広さになれば、何かにぶつかるのを避けるため歩ぎにくくなることは想像できますよね。車幅が広いトラックも狭い住宅地を通る時には、電柱を避けるために道路中央に寄るなどひと手間が発生したり、納品による停車時にも「邪魔になつていないか?」「交通事故を誘発する死角を増やしていないか?」と気になるものです。

また故障で運転不能になれば、車幅の広さから渋滞発生などの交通障害の要因にもなりかねません。故障渋滞によるノロノロ運転、イライラしながら通過する運転者からの視線は冷たいもの。肩身が狭い思いをすることがないよう、特に負担がかかる足回りの点検は日頃から欠かすことができません。

車幅による影響をイメージして運転を

高さの間隔は、感覚では把握しにくいもの

乗用車では立体駐車場の利用時以外、気にすることがない高さについても、背の高いトラックに乗る時には、常に上部に目を配る必要があります。人間の目は横並びのため、縦の視界は横の視界と比べて狭くなります。狭い道を通過する際、横の障害物への感覚は優れていても、構内で上部にある突起物や屋根を感覚的に把握することは難しいものです。

運転中に首を上にも動かしても、運転室内の天井しか見えません。出発前に車高を確認して、さらに構内に入る時には降車し目視で高さを再確認して、適切な経路の選択をしましょう。

バック走行時、一度も降りないのがプロではなく、一度も当てないのがプロ

いちいち降りて目視で確認をする時間は面倒に感じますが、安全のプロとして実践すべき代表的な安全行動です。

バック走行前



降車確認は、車長が長いトラックで無事故の期間を長くするための使命!

バック走行が多くなる車長の長いトラック

トラックの構造上の特性とは、とにかく大きな乗り物であること。そして形状は「四角くて大きい」ゆえに、「死角が多くて見えない箇所がたくさんある」ということです。

大きくて死角が多いトラックは、道路だけでなく構内においても何かに当たりやすいため、接触事故の危険が増すことも考えられます。また車長が長いトラックでのバック走行は、乗用車よりも死角や切り返しの回数が多くなるため至難の業。なぜバック走行が多くなるかというと、トラックは小回りが利く乗用車と違い最小回転半径が大きく、敷地内の限られたスペースでの旋回はしづらいため、バックでの方向転換が必要になるからです。バック走行の回数や時間が増えることと比例して、バック事故を起こしてしまう可能性が高まることは、もはやトラックドライバーの宿命であると考え、十分な対策を行います。

漫画で学ぶ法定12項目シリーズ 「トラックの構造上の特性」

ドライバー指導の際に義務づけられている法定12項目について、漫画と解説でポイントを紹介していきます。
今回は「トラックの構造上の特性」です。



高柳 勝二 (たかやなぎ かつふみ)

株式会社 プロデキューブ代表取締役。1990年、運送会社にドライバーとして入社し、管理職を経て18年間勤務。2008年に株式会社 プロデキューブ設立。中小運送会社からの依頼が多い「提案型」研修は、受講されたドライバーや管理者からの「おもしろい・眠くならない・分かりやすい」との評判が口コミで広がり、各都道府県のトラック協会や協同組合等の研修会でも講演多数。2016年度から2022年度まで国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会」委員。